IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 55)
z dnia 3 listopada 2020 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 55)

3 listopada 2020 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Ministra Infrastruktury na temat programu budowy 100 obwodnic, w tym budowy nowej drogi krajowej nr 25 i budowy obwodnicy dla miasta Kalisza.

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Tomasz Żuchowski** p.o. generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **Krystian Kinastowski** prezydent Kalisza, **Jerzy Kulak** burmistrz Gostynia oraz **Jerzy Łukasz Walczak** burmistrz Nowych Skalmierzyc.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry, witam państwa bardzo serdecznie. Witam zdalnie pana ministra Webera oraz zaproszonych gości. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Informuję, że posiedzenie zostało zwołane przez marszałek Sejmu na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i prowadzone jest z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej. Informuję również, że zgłoszenia do zabrania głosu w dyskusji przez posłów należy wysyłać pod zanany państwu adres.

Informuję, że nastąpiła zmiana w sposobie zdalnego uczestnictwa w posiedzeniu Komisji. Zostały zmienione systemy, o czym już wielokrotnie państwa informowaliśmy. Jednocześnie przypominam, że posłowie członkowie Komisji obecni na sali głosują przy użyciu urządzenia do głosowania za pomocą legitymacji. Osoby uczestniczące zdalnie w obradach głosują za pomocą tabletów.

Przystępujemy do sprawdzenia kworum. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania. Proszę o podanie wyników. Informuję, że w posiedzeniu uczestniczy 28 posłów. Stwierdzam kworum. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Szanowni państwo, posiedzenie zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów przekazany do Komisji Infrastruktury 11 lutego 2020 r. Temat dzisiejszego posiedzenia brzmi: informacja ministra infrastruktury na temat programu budowy 100 obwodnic, w tym budowy nowej drogi krajowej nr 25 i budowy obwodnicy dla miasta Kalisza. Proszę panią poseł Karolinę Pawliczak o uzasadnienie wniosku.

Poseł Karolina Pawliczak (Lewica):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, przede wszystkim dziękuję za wyznaczenie tego terminu. Wiem, że była tutaj duża życzliwość ze strony pana przewodniczącego, choć wniosek wspólnie z grupą posłów składaliśmy już w lutym i przyznam, że od tego czasu trochę się wydarzyło. Niemniej pokrótce uzasadnię, dlaczego on został złożony.

Rzecz dotyczy programu 100 obwodnic, ze szczególnym uwzględnieniem obwodnicy dla miasta Kalisza. Nie będę opowiadać całej historii, ale warto zaznaczyć, że miasto Kalisz to najstarsze miasto w Polsce, drugie pod względem wielkości i potencjału społeczno-gospodarczego miasto w Wielkopolsce, byłe miasto wojewódzkie i chyba jedyne tej wielkości, które nie posiada obwodnicy. O planach budowy obwodnicy słyszymy już

od kilkudziesięciu lat, a od kilkunastu stała się ona stałym i trwałym punktem wyborczym prawie dla każdego polityka z tego okręgu.

Podstawowym celem planowanej obwodnicy jest wyprowadzenie olbrzymiego ruchu tranzytowego poza granice miasta Kalisza, bowiem Kalisz znajduje się na przecięciu dróg krajowych nr 25 i nr 12, a także trzech dróg wojewódzkich. Dzięki planowanej inwestycji nastąpi oczywiście poprawa bezpieczeństwa mieszkańców oraz odciążenie układu komunikacyjnego w osi północ–południe. Inwestycja poprawi również warunki i bezpieczeństwo przejazdu dla ruchu dalekobieżnego i regionalnego, przede wszystkim pomiędzy Koninem a Ostrowem Wielkopolskim. Korytarz drogi krajowej nr 25 jest też ważny z punktu widzenia nie tylko połączeń komunikacyjnych województwa wielkopolskiego, ale także ułatwia komunikację w osi północ–południe idącą ze Śląska w kierunku Wielkopolski i dalej Kujaw oraz Pomorza, łączyć będzie korytarz przyszłej drogi S11 z autostradą A2 i dalej z drogą ekspresową S5.

Kalisz został wreszcie zakwalifikowany do programu 100 obwodnic, jednak budzi niepokój długotrwały proces etapowania tej inwestycji. Obecnie trwa przygotowanie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego, w tym również analiza zmierzająca do wytypowania najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi krajowej nr 25. Proszę zatem pana ministra o to, aby przedstawił szczegółową informację dotyczącą aktualnego stanu prac przygotowawczych i omówienie wniosków ze studium, zwłaszcza w kontekście wytypowania ostatecznego wariantu przebiegu obwodnicy, a także żeby odpowiedział na pytanie, czy istnieją jakieś zagrożenia co do terminów wykonalności poszczególnych etapów inwestycji. Przypomnę, że ogłoszenie przetargu jest planowane na drugi kwartał 2022 r., a rozpoczęcie budowy na 2024 r., aczkolwiek na stronach Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad widziałam już informację mówiącą o roku 2026, więc ta inwestycja być może przesunie się w czasie.

Dzisiaj są z nami, co też chciałabym zaznaczyć, samorządowcy zainteresowani programem budowy obwodnic. Jest pan prezydent miasta Kalisza Krystian Kinastowski, jest burmistrz Nowych Skalmierzyc pan Jerzy Łukasz Walczak, jest także pan Jerzy Kulak, burmistrz Gostynia. To pokazuje, że kwestia jest ważna dla zainteresowanych osób i dlatego biorą one udział w posiedzeniu Komisji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie pani poseł. Poproszę pana ministra Webera o przedstawienie informacji.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, szanowni panowie samorządowcy i wszyscy, którzy słuchają i oglądają to posiedzenie Komisji Infrastruktury, Wysoka Komisja wzięła dziś na agendę bardzo istotny temat, za co ogromnie dziękuję, ponieważ program budowy 100 obwodnic w ciągach dróg krajowych jest jednym ze sztandarowych projektów rządu Prawa i Sprawiedliwości. Dokładnie rok temu pan premier Mateusz Morawiecki zapowiedział stworzenie i realizację tego programu i tak się właśnie dzieje. Pomimo trudnej sytuacji epidemicznej, która siłą rzeczy ma negatywny wpływ na gospodarkę, program budowy 100 obwodnic jest realizowany.

Wiem, że były obawy, szczególnie wśród wielu samorządowców zainteresowanych tym programem, czy my się z tego programu nie wycofamy, czy my tego programu nie ograniczymy albo czy go nie spowolnimy właśnie ze względu na sytuację epidemiczną. W ciągu ostatnich ośmiu miesięcy rząd wykonał jednak bardzo duży wysiłek i przeznaczył blisko 150 mld złotych na utrzymanie miejsc pracy w dobie pandemii, więc odpowiedź Ministerstwa Infrastruktury jest jednoznaczna – ani tego programu, czyli 100 obwodnic, ani innych programów, które realizujemy, jak na przykład programu budowy dróg krajowych na lata 2014–2023, programów związanych z inwestycjami na obecnej sieci dróg krajowych, programu związanego z Funduszem Dróg Samorządowych, który będziemy rozwijać, czy też programów kolejowych, które są bardzo istotne z punktu widzenia gospodarczego i komunikacyjnego, nie będziemy zatrzymywać, ograniczać ani spowalniać. Mówię to po to, abyście państwo jako członkowie Komisji Infrastruktury usłyszeli taki komunikat bezpośrednio od przedstawiciela Ministerstwa Infrastruktury. W publicznych inwestycjach widzimy szansę na gospodarczą stabilizację i utrzymanie

miejsc pracy w branży budowlanej. Szacujemy, że w tej branży i we wszystkich sferach, które z budowlanką współpracują, które dostarczają materiały, które produkują materiały potrzebne do budowy, pracuje łącznie około 1,5 mln osób. Zatem jest to bardzo ważna dziedzina i m.in. dlatego podtrzymujemy nasze inwestycyjne zamiary.

Przechodzę teraz do kwestii programu budowy 100 obwodnic. Zanim podam więcej szczegółów na temat obwodnicy Kalisza, chciałbym powiedzieć kilka zdań o tym, jak tworzył się ten program, jakie kryteria przyświecały Ministerstwu Infrastruktury, które wybierało, które wskazywało zadania do realizacji, i w którym miejscu jesteśmy w tej chwili.

Szanowni państwo, program budowy 100 obwodnic na lata 2020–2030 określa cele inwestycyjne w zakresie budowy obwodnic na sieci dróg krajowych, wskazuje także źródła finansowania oraz – co chyba wszystkich najbardziej interesuje – listę zadań inwestycyjnych kierowanych do realizacji. Ten program został ogłoszony przez ministra infrastruktury 6 lutego tego roku. Ogłoszony, to znaczy, że do publicznej informacji została podana lista 100 inwestycji, które będą realizowane w ramach tego programu.

Byliśmy oczywiście zobowiązani do konsultacji i te konsultacje rozpoczęliśmy. One miały zakończyć się 20 marca, ale ze względu na wprowadzenie na terenie Polski najpierw stanu zagrożenia epidemicznego, a później stanu epidemii zdecydowaliśmy się na wydłużenie konsultacji do 10 kwietnia 2020 r. Jednym z etapów było także stanowisko Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Ta komisja 22 lipca 2020 r. pozytywnie zaopiniowała projekt programu budowy 100 obwodnic na lata 2020–2030. Pozytywnie – oznacza to wskazanie tych inwestycji, które znalazły się w tzw. pierwszej setce, oraz prośbę, abyśmy pracowali nad wytypowaniem potencjalnych kolejnych zadań, które mogłyby być realizowane na przykład, jeśli pojawią się jakieś oszczędności w ramach realizacji rozstrzygniętych przetargów albo w sytuacji, kiedy rząd zdecydowałby się na rozszerzenie tego programu i dodanie kolejnych inwestycji polegających na budowie obwodnic.

Innym ważnym etapem tego programu jest strategiczna ocena oddziaływania na środowisko. To jest niezbędny etap każdego dużego programu inwestycyjnego, który zgodnie z odpowiednimi przepisami prawa musi być oceniony pod kątem wpływu zakresu rzeczowego, to jest inwestycji, na środowisko naturalne. Po zakończeniu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko całość programu zostanie przyjęta w postaci stosownej uchwały przez Komitet Stały Rady Ministrów, a następnie przez Radę Ministrów.

Przejdę teraz do przedstawienia kryteriów, którymi kierowano się, jeśli chodzi o dobór inwestycji. W programie zostały ujęte zadania, które są wynikiem dokonanych analiz w zakresie: po pierwsze – prac przygotowawczych, po drugie – natężenia ruchu, w tym ruchu ciężkiego, który w tej chwili na co dzień przejeżdża w ciągach dróg krajowych, po trzecie – stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym w tych miejscowościach liczonego poziomem wypadkowości oraz liczbą ofiar wypadków, po czwarte – poprawą dostępności połączeń z państwami sąsiednimi, po piąte – koniecznością zachowania odpowiedzialnego, czyli zrównoważonego, rozwoju kraju, a także rozwoju turystycznego, po szóste – tzw. sprawiedliwością regionalną, to znaczy chcieliśmy, żeby te zadania były realizowane w każdym województwie i żeby nie było dużych różnic w liczebności tychże zadań inwestycyjnych pomiędzy poszczególnymi województwami, żeby nie było tak, że w jednym województwie realizujemy kilkanaście obwodnic, a w drugim nie realizujemy żadnej. Takiej sytuacji nie ma, a jeśli się nie mylę, to najwięcej obwodnic zostało wytypowanych w województwach zachodniopomorskim i mazowieckim – tam do realizacji jest dziewięć zadań, a najmniej w najmniejszym obszarowo województwie, czyli świętokrzyskim, gdzie wytypowano cztery zadania do realizacji.

Wiele inwestycji znajdujących się na liście stanowi kluczowe elementy przebudowy całych ciągów drogowych – i to było kolejne kryterium. Nieprzypadkowo więc na liście znalazło się tak dużo inwestycji znajdujących się na drogach krajowych nr 20, 22, 74 i 78. Komplementarność tych inwestycji pozwoli na uzyskanie znaczącej poprawy płynności ruchu w danym rejonie. Istotnym czynnikiem było również powiązanie inwestycji z zadaniami realizowanymi w ramach programu budowy dróg krajowych na lata

2014–2023. W przypadku zadań, które znalazły się w tym programie poza limitem finansowym, dopiero wpisanie ich do programu 100 obwodnic dało im szansę na realizację.

Z całą mocą chcę podkreślić, że wpisanie każdej ze 100 obwodnic do programu jest związane z zapewnieniem środków finansowych na realizację danej inwestycji, także na etap wykonawczy, a więc na zaprojektowanie i zbudowanie. Koszt realizacji programu 100 obwodnic został przez nas oszacowany na około 28 mld zł. Minister infrastruktury do tej pory, czyli do dzisiaj, skierował do realizacji 91 obwodnic. Kolejne projekty inwestycyjne podlegają ocenie i w ciągu najbliższych kilku tygodni powinny zostać podpisane. Liczymy, że do końca bieżącego roku, czyli do końca roku 2020, skierujemy do realizacji wszystkie zadania inwestycyjne, całą setkę.

Ogłosiliśmy już sześć przetargów na zaprojektowanie i zbudowanie obwodnic. Chodzi o obwodnicę Wąchocka, Lipska, Strzelec Krajeńskich, Brzezia, Smolajn oraz Gryfina. Do końca roku zostanie ogłoszonych kolejnych dziewięć przetargów na obwodnice: Pułtuska, Szczecinka, Suchowoli, Sztabina, Gostynia, Grzymiszewa, Koźmina Wielkopolskiego i Żodynia. W przyszłym roku zostaną ogłoszone przetargi dla kolejnych inwestycji, czyli dla wschodniej obwodnicy Tarnowa, obwodnicy Górajca, Dzwoli, Strykowa i Kostrzyna nad Odrą.

Szanowni państwo, przechodzę teraz do kwestii obwodnicy Kalisza. Faktem jest, że w poprzednich latach wielu polityków obiecywało tę obwodnicę, obiecywało jej budowę, natomiast to my mamy zaszczyt realizować program, w ramach którego obwodnica Kalisza zostanie wykonana. Jak powiedziałem wcześniej, obwodnica ta uzyskała finansowanie. Osobiście miałem przyjemność podpisać 23 września pod Kaliszem program inwestycyjny, który zapewnia środki finansowe na realizację inwestycji. Poznański oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad otrzymał informację, że są zapewnione środki finansowe na kontynuowanie prac związanych z budową obwodnicy Kalisza.

Jeżeli chodzi o wybór wariantu obwodnicy miasta Kalisza, to budzi on duże zainteresowanie społeczne. Do resortu napływała liczna korespondencja, otrzymywaliśmy dużo głosów poparcia oraz sprzeciwu wobec poszczególnych rozważanych wariantów. Ministerstwo analizowało sytuację na bieżąco i przekazywało głosy, zarówno…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze, mamy jakieś problemy techniczne. Nie słyszymy pana. Czy możemy spróbować ponownie nawiązać polaczenie z panem ministrem Weberem?

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Agnieszka Krupa:

Agnieszka Krupa, Ministerstwo Infrastruktury. Szanowni państwo, pan minister Weber właśnie się przelogowuje i zaraz do nas dołączy, żeby kontynuować swoją wypowiedź.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękujemy za informację.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Czy znowu mnie słychać?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak, panie ministrze. Widzimy i słyszymy pana.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Witam państwa ponownie. Bardzo przepraszam, ale coś mnie wyrzuciło z udziału w posiedzeniu. Będę kontynuował przerwany wątek.

Ostateczny przebieg obwodnicy Kalisza będzie wynikiem kompromisu pomiędzy optymalnymi rozwiązaniami ze względów technicznych, ekonomicznych, środowiskowych i społecznych. Dzięki opracowanej analizie wielokryterialnej, która jest obecnie na końcowym etapie, będzie można podjąć decyzję o wariancie drogi rekomendowanym do wniosku o decyzję środowiskową. Wytypowany wariant przebiegu obwodnicy Kalisza zostanie wskazany we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jako wariant preferowany do realizacji. Należy jednak pamiętać, że ostateczna decyzja co do przebiegu obwodnicy Kalisza należy do organu, którym jest regionalny dyrektor

ochrony środowiska. Dla wariantu obwodnicy Kalisza zatwierdzonego decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach zostanie opracowana koncepcja programowa będąca uszczegółowieniem rozwiązań technicznych.

Obwodnica Kalisza, niezależnie od wariantu, planowana jest do realizacji w przekroju 2x2 z ewentualną rezerwą na dodatkowy pas ruchu. Inwestycja jest planowana do realizacji w latach 2022–2026 w systemie „projektuj i buduj". Ogłoszenie przetargu ma nastąpić w drugim kwartale 2022 r., podpisanie umowy to trzeci kwartał 2022 r., rozpoczęcie budowy, czyli prac ziemnych – drugi kwartał 2024 r., zakończenie budowy – trzeci kwartał 2026 r. Dotrzymanie tych terminów będzie oczywiście możliwe pod warunkiem, że nie wystąpią sytuacje związane z odwołaniami od decyzji środowiskowej albo nie nastąpi wydłużenie procesu uzyskiwania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, albo że nie będziemy mieli do czynienia z odwołaniami od postępowań przetargowych. To wszystko wydłuża bowiem proces inwestycyjny, ale na te działania ani Ministerstwo Infrastruktury, ani Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wpływu już nie mają.

Więcej informacji bardziej szczegółowych, jeżeli chodzi o samą pracę nad studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowym dla obwodnicy Kalisza, może przekazać dyrektor wielkopolskiego oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, który jest tutaj razem z nami. Jeżeli moglibyśmy udzielić głosu panu dyrektorowi Napierale, to bardzo o to proszę, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze, zanim oddamy głos panu dyrektorowi, to zgłasza się jeszcze pan poseł Ławniczak, który ma pytania, ale równolegle ma także posiedzenie komisji, które musi poprowadzić. Dlatego najpierw udzielę głosu panu posłowi. Bardzo proszę.

Poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Szanowni państwo, panie ministrze, koleżanki i koledzy posłowie oraz samorządowcy, ja nie mam pytań, ale chciałbym podzielić się kilkoma uwagami. Temat jest mi doskonale znany, bowiem jestem posłem właśnie z tego rejonu. Chciałem zabrać głos w kontekście tego, o czym mowa. Gdy w lutym 2016 r., nie chcę już bardziej rozdrapywać przeszłości, odwiedziliśmy Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad razem z kolegą posłem Mosińskim i jeszcze jednym posłem spoza naszego okręgu, to okazało się, że nic nie jest przygotowane, jeśli chodzi o obwodnicę Kalisza i drogę DK25 na odcinku Ostrów–Kalisz–Konin. Prace projektowe rozpoczęły się w październiku 2016 r., dokładnie rok po wyborach, w których zwyciężyło Prawo i Sprawiedliwość. Mamy teraz rok 2020 i jest rzeczą normalną, że jeszcze nie skończyły się prace dotyczące przygotowań projektowych. Zakończą się one w przyszłym roku i w związku z tym w pierwszej połowie 2022 r. będzie przetarg i później postępowanie zgodnie z harmonogramem, który przedstawił pan minister Weber.

Miałbym jeszcze cały szereg uwag, natomiast nie mogę, koleżanki i koledzy, bo dosłownie za minutę w sali obok rozpoczyna się posiedzenie komisji, której przewodniczę. Jest to Komisja Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej połączona z Komisją Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa, dlatego tylko pozdrawiam państwa i życzę owocnej dyskusji oraz intersujących pytań. Miałbym jeszcze kilka uwag dotyczących innych obwodnic, które mamy szansę wykorzystać zarówno w południowej Wielkopolsce, jak i w skali całej Wielkopolski, ale niestety czas mi na to nie pozwala. Pozdrawiam jeszcze raz znajomych samorządowców i dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie, ale zanim pan wyjdzie, panie pośle, to pragnę panu przypomnieć, że w 2015 r. osobiście, jak jeszcze byłem w resorcie infrastruktury na miejscu pana ministra Webera, rozpisaliśmy przetarg na przebudowę drogi krajowej nr 25. Pięć lat to jest naprawdę bardzo dużo czasu, aby móc przygotować inwestycję. To tak gwoli ścisłości.

Panie ministrze, proszę o kontynuowanie wypowiedzi, ewentualnie przekazanie głosu panu dyrektorowi z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Pan poseł niejako podsumował działania swoje i innych parlamentarzystów w ostatnich pięciu latach, pytania nie zadał. Jeżeli pan dyrektor Napierała mógłby uszczegółowić, jak wyglądają prace nad studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowym, to proszę bardzo. Może też, dla rozwiania wątpliwości, zechciałby pan dyrektor podać datę na podpisanie umowy na wykonanie STEŚ, bo to też nam wiele powie na temat tego, kiedy de facto rozpoczęły się prace. Wydaje mi się, że to był właśnie 2016 r., czyli podpisanie umowy na dokumentację przedprojektową nastąpiło w tamtym roku. Przypominam natomiast jeszcze raz, że środki finansowe na rzeczową realizację obwodnicy Kalisza, ale też i wszystkich innych obwodnic budowanych w ramach programu 100 obwodnic zostały zabezpieczone w tym roku na podstawie decyzji rządu pana premiera Mateusza Morawieckiego i ministra infrastruktury. Łącznie na ten cel – ponownie podaję tę kwotę – planujemy wydać 28 mld zł.

Jeżeli jest z nami na łączach pan dyrektor Napierała, to bardzo proszę go, żeby podał więcej szczegółów, jeżeli chodzi o przygotowanie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego dla obwodnicy Kalisza.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze, panie dyrektorze, może przeszlibyśmy do fazy pytań, bo zgłosili się parlamentarzyści, i wtedy pan minister czy pan dyrektor, wedle właściwości pytania, udzieliliby stosownych odpowiedzi. Chyba że wcześniej pan dyrektor chce jeszcze powiedzieć od siebie coś ogólnie.

Dyrektor Oddziału w Poznaniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Marek Napierała:

Dzień dobry państwu, witam wszystkich bardzo serdecznie. Myślę, że rzeczywiście poczekam na pytania. Ogólnie to mogę powiedzieć tak, że prace w tym momencie przebiegają zgodnie z założonym harmonogramem – to może tak tytułem wprowadzenia, to ułatwi dalszą dyskusję. Ponieważ wynikła taka sytuacja w trakcie ZOPI, podniesiona zresztą przez obecnego tutaj burmistrza Nowych Skalmierzyc pana Jerzego Walczaka, który zaproponował rozpatrzenie dodatkowego wariantu przebiegu trasy w okolicy Nowych Skalmierzyc, doszliśmy do porozumienia i zgodnie z tym, co ustaliliśmy z panem burmistrzem, podpisałem aneks do umowy na opracowanie STEŚ i w tym momencie biuro projektów przygotowuje materiały na spotkania z mieszkańcami dotyczące tzw. wariantu społecznego. To jest około 6 km na trochę zmienionym przebiegu. Na początku grudnia planujemy spotkania z mieszkańcami miejscowości, którzy są tym najbardziej zainteresowani, bo wariant społeczny zgłoszony przez Nowe Skalmierzyce znacząco przybliża się do miejscowości Gniazdów, Boczków i Dobrzec. Chcemy w tej sprawie przeprowadzić konsultacje społeczne, podobnie jak miało to miejsce w stosunku do obecnie prognozowanego wariantu.

Niezależnie jednak od spotkań z mieszkańcami i opracowania wariantu społecznego, na który jesteśmy umówieni z burmistrzem, żeby jak najbardziej wnikliwie rozpatrzyć wszystkie za i przeciw, toczy się procedowanie STEŚ według rozpisanego w umowie harmonogramu i wygląda to w ten sposób, że jeśli nic się nie zmieni, jeśli uzyskamy z naszej centrali pozytywne uzgodnienie raportu – a myślę, że tak będzie, chociaż praca zdalna temu nie pomaga – to chcielibyśmy, żeby w okresie 17–20 listopada odbyło się KOPI dla tego zadania. Oczywiście na KOPI zostanie przedstawiony wariant piąty – tak go nazwijmy, chociaż to jest de facto wariant czwarty. Zainteresowani wiedzą, o jakim wariancie mówimy. Chodzi o tzw. dalekie obejście Kalisza, które zresztą jest właściwie w każdym z tych wariantów.

Dlaczego wobec tego mówię o wariancie piątym? Ponieważ na ZOPI pojawiło się szereg, skądinąd słusznych, uwag, które jeśli tylko było to możliwe, uwzględniliśmy. One były od samego początku, od Konina poczynając – ileś tych uwag, czy to jakieś obiekty, czy zmiana przebiegu, korekta itd. Wszystko, co było możliwe, uwzględniliśmy i w ten sposób powstał lepszy wariant czwarty, zwany piątym, po ZOPI. W tym momencie raport z tego jest procedowany w centrali i jak mówię, zamierzamy, żeby pomiędzy 17 a 20 listopada odbyło się w Warszawie KOPI, które dokona wyboru i wskaże wariant preferowany

do wystąpienia o decyzję o uwarunkowaniach środowiskowych, o którą zamierzamy wystąpić najpóźniej w lutym lub marcu przyszłego roku.

Są jeszcze dwie inne nowinki czy może uzupełnienia. Pierwsza z nich, a właściwie jedna istotna jest taka, że aby lepiej rozpatrzyć warianty, które nie dotyczą w tym momencie Kalisza, a bardziej odcinka Ostrów – Nowe Skalmierzyce, postanowiłem, żeby przeprowadzić w tym celu rozmowy z mieszkańcami, ponieważ wielokrotnie są podnoszone przez nich argumenty za pewnym wariantem przebiegu, przez Czekanów czy obok, południe lub północ Czekanowa, o liczbie wyburzeń, konsekwencjach dla ludzi itd. Żeby niejako temu położyć kres, zadecydowałem o rozmowach i nomen omen tak się złożyło, że akurat dzisiaj to się dzieje. Dlatego nie ma ze mną osób najbardziej przygotowanych merytorycznie do tych kwestii, bo znajdują się w terenie. Poleciłem im umówić się z mieszkańcami i dziś te spotkania się odbywają. Moi pracownicy idą od domu do domu. Chodzi o to, ze względów sanitarnych, żeby w spotkaniu nie uczestniczyło więcej osób niż cztery. Pracownicy rozmawiają z poszczególnymi mieszkańcami, których nieruchomości według projektu mogą, ale nie muszą zostać wyburzone. Jak zapewne państwo przypuszczacie, nie chodzi tutaj o jezdnię główną, bo w tym przypadku nie ma dyskusji, ale o sposób obsługi przyległego terenu i drogi dojazdowe. W grę wchodzi około dziesięciu wyburzeń i dlatego dzisiaj przez Czekanów idą moi współpracownicy i rozmawiają z mieszkańcami. Łączyłem się ze współpracownikami i wiem, że rozmowy mają bardzo merytoryczny i spokojny przebieg. W ich trakcie wyjaśniamy kwestię, czy dom może zostać i na jakich warunkach. Po takich bardzo szczegółowych wyjaśnieniach z każdym mieszkańcem domu przewidzianego do wyburzenia zostaje wypełniona ankieta. Czekamy, aż te ankiety do nas spłyną – i wtedy nastąpi określenie warunków. Na bieżąco rodzą się pomysły. Dziś też taki ciekawy pomysł pojawił się odnośnie którejś drogi obsługującej, przekazała nam go jedna pani. Uważam, że jest to profesjonalne działanie.

Tak jak wskazał pan minister, zresztą mówiłem o tym samym podczas podpisania umowy, ważne są tutaj trzy daty, czyli rok 2022 – podpisanie umowy, rok 2024 – uzyskanie ZRID, rozpoczęcie budowy i rok 2026 – zakończenie budowy. To są oczywiście terminy zależne od paru różnych innych czynników, na które pan minister wskazał, ale mówimy jak zawsze – coś trzeba wyznaczać. Sądzę, że te terminy są jak najbardziej realne. Dziękuję i proszę o ewentualne pytania.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Zgodnie z kolejnością zgłoszeń – pan poseł Joński.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, w kontekście dyskusji o programie 100 obwodnic chciałem zapytać o zachodnią obwodnicę Łodzi i stan realizacji tej obwodnicy, ze szczególnym uwzględnieniem węzła Teofilów, który łączy drogę nr 71, tzw. starą drogę, łączącą Pabianice ze Zgierzem. Ten odcinek został podzielony na dwa. Pierwszy, jedenastokilometrowy odcinek – tu udało się umowę podpisać nieco wcześniej, a na drugi, szesnastokilometrowy, z chińską firmą nieco później. Chciałbym przede wszystkim zapytać o ten drugi, późniejszy odcinek, bo mamy różne doświadczenia z firmami chińskimi. Czy mógłby pan minister poinformować, jak wygląda stan realizacji? Czy są jakieś opóźnienia, a jeśli tak, to jakie? Oprócz tego – co z tym węzłem Teofilów? Czy jest już zgoda? Czy jest decyzja w tej sprawie? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Myślę, że przyjmiemy taką procedurę jak zawsze, czyli trzy pytania, potem odpowiedzi i znowu trzy pytania, następnie odpowiedzi itd.

Proszę, pan poseł Szczepański.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Zanim zadam pytanie, mam uprzejmą prośbę do pana przewodniczącego, żeby zobowiązał pana ministra do przedstawienia nam materiału o stanie realizacji 100 obwodnic. Pozwoliłoby to członkom Komisji dowiedzieć się, jak wygląda organizacja prac na wszystkich 100 obwodnicach, które są na dziś umieszczone w tym programie. Prośba

więc o taki materiał, żebyśmy wiedzieli, na jakim etapie jest projektowanie, zlecenie itd. To byłoby na pewno dla nas przydatne…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Przepraszam, panie pośle. Nie ukrywam, że na koniec rundy pytań i odpowiedzi chciałem złożyć wniosek do pana ministra o przedstawienie informacji na piśmie. Zdaję sobie sprawę, że gdyby pan minister był tutaj dziś z nami fizycznie, to mielibyśmy prezentację i wszystko byłoby udokumentowane, ale z racji znanych ograniczeń procedujemy w takim trybie, w jakim procedujemy. Przyjmuję wniosek pana posła. Mam nadzieję, że pan minister też go słyszał i przedstawi członkom Komisji przy najbliższej sposobności kompleksową informację o stanie realizacji poszczególnych inwestycji.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Jeśli można, panie przewodniczący, to przejdę teraz do pytań. Ponieważ widzę pana burmistrza Kulaka, to chciałbym, aby pan minister powiedział, jaki jest stan przygotowań do realizacji obwodnicy Gostynia. Prace na drodze wojewódzkiej są realizowane i w tej chwili kończone, ale jak to wygląda na drodze S12?

Moje drugie pytanie dotyczy miasta Leszna. Nie jest ono ujęte w tym programie, ale chciałem powiedzieć, że dzięki drodze S5 mamy w tej chwili zrealizowaną północną obwodnicę miasta Leszna właśnie w ciągu drogi S5. Ale przez całe miasto biegnie droga S12. Jeśli dobrze pamiętam, to gdybyśmy z drogi S12 zrobili 3,6 km obwodnicy, to moglibyśmy się włączyć w drogę S5 i przez miasto nie musiałyby już jeździć samochody ciągiem drogi S12. Mogłyby one po prostu objechać Leszno i wyjechać poza nim. Czy państwo rozważacie taką możliwość? Wiem, że miasto z takim wnioskiem się zwracało. Chodzi o możliwość zrealizowania tego odcinka poza miastem na drodze S12, tak aby wpiąć się w drogę S5. W ten sposób miasto Leszno całkowicie rozwiązałoby problem obwodnic.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pani poseł Gill-Piątek.

Poseł Hanna Gill-Piątek (niez.):

Szanowny panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, szanowni państwo, mam trzy pytania. Jedno jest krótkie i dotyczy obwodnicy Brzezin. Wiem, że tam chyba wyłoniono już wykonawcę, ale chciałam zapytać, na kiedy planowany jest termin zakończenia, ponieważ od powstania tej obwodnicy zależy, kiedy mieszkańcy centrum Brzezin będą mogli doczekać się remontu. Obecnie, bez obwodnicy, trudno go rozpocząć, zwłaszcza jeśli nie można zamknąć drogi krajowej, która prowadzi przez centrum miasta. Mieszkańcy Brzezin ciągle są natomiast zalewani, jak tylko wystąpi jakakolwiek powódź. To jest pierwsze pytanie.

Drugie pytanie dotyczy tego, że w tej chwili, jak rozumiem, toczą się postępowania środowiskowe, inwestycje związane z realizacją programu są na różnym etapie, a jednocześnie mamy studium przebiegów dotyczących komponentu kolejowego CPK. W związku z tym chciałam zapytać, na ile te warianty, które w postępowaniach środowiskowych są przedstawiane, widzą się z planowanym przebiegiem szprych, które w sumie też znajdują się w gestii państwa ministerstwa. Chciałabym zapytać, czy tam coś ze sobą nie koliduje, dlatego że dostałam już dwa zgłoszenia, iż te warianty są rysowane mniej więcej tak, jak miałyby przebiegać linie kolejowe. To jest ciekawa sprawa.

I trzecia rzecz, o którą chciałam zapytać – w trakcie tego programu będzie oczywiście potrzebny wykup gruntów. Znamy ten mechanizm, nie chcę go opisywać, aby nikogo nie zachęcać do złego postępowania, ale jak powiedziałam, znamy mechanizm, który powoduje spekulacje cenami przez właścicieli. Skarb Państwa traci przez to czasami ogromne pieniądze, ponieważ odszkodowania wypłacane za wartość działki odpowiadają temu, co mogłoby na niej być, a nie temu co jest w chwili obecnej. Ten problem istnieje oczywiście od dawna i próby uregulowania go w ostatnim czasie, jeszcze przed tą kadencją i poprzednią kadencją obecnego rządu, spełzły na niczym. W tej chwili chodzi jednak o to, że problem pojawił się szczególnie, kiedy w ustawie COVID-owej wprowadzono możliwość budowania czegokolwiek i gdziekolwiek, nawet bez WZ-etki. Przepis wygasł wprawdzie 5 września, ale zdecydowanie ułatwiał on spekulację wysokością

odszkodowania wypłacanego przy wykupie gruntu. Teraz, w tym momencie, w ustawie, którą procedujemy w Sejmie i która przed chwilą szła przez Komisję Zdrowia, przez Sejm i trafiła do Senatu, a nawet jest już chyba po Senacie – chodzi o ustawę ułatwiającą medykom pracę w czasie epidemii – w tej ustawie pojawił się przepis analogiczny. Wprawdzie jest on trochę ograniczony, bo tylko do podmiotów leczniczych, ale to nie jest żadna przeszkoda, żeby na swojej działce postawić na przykład COVID-owe sanatorium przy współudziale jakiegoś prywatnego podmiotu leczniczego i wyłudzić w ten sposób odszkodowanie o wiele wyższe, niż należałoby się za tę łąkę.

Chciałabym zapytać, czy jesteście państwo w kontakcie z Ministerstwem Zdrowia, które odpowiada za tę ustawę. Czy te przepisy były z państwem konsultowane? W jaki sposób zamierzacie zaradzić temu, że w tej chwili nawet bez WZ-etki będzie można o wiele bardziej spekulować tymi odszkodowaniami? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie pani poseł. Nie ma zgłoszeń z zewnątrz, więc… Czy pani poseł chce jeszcze zdać pytanie?

Poseł Karolina Pawliczak (Lewica):

Zaczekam do następnej tury.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

W takim razie, panie ministrze, proszę o udzielenie odpowiedzi na pytania trojga parlamentarzystów.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Wysoka Komisjo, szanowni państwo, materiał, w którym będą rozpisane te obwodnice i na jakim etapie jest każda z nich, trafi oczywiście do pana przewodniczącego, a za pośrednictwem pana przewodniczącego do wszystkich członków Komisji. Taki materiał prześlemy. Zresztą ten materiał wraz z harmonogramami jest dostępny na stronie Ministerstwa Infrastruktury. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad na bieżąco go uzupełnia i informuje, jak wyglądają kolejne etapy prac nad każdą ze 100 obwodnic, która została wskazana w programie. Od wczoraj w takim pakiecie wojewódzkim są opisywane poszczególne zadania inwestycyjne i tam można znaleźć szczegółową informację, na jakim etapie znajduje się aktualnie każda inwestycja. Oczywiście prześlemy taki materiał w formie pisemnej, ale zachęcam wszystkich państwa do śledzenia komunikatów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, czy to centrali, czy oddziałów wojewódzkich. W Ministerstwie Infrastruktury i w GDDKiA staramy się dbać o odpowiednią, bieżącą komunikację. Chcemy przekazywać społeczeństwu informacje na temat naszych przedsięwzięć inwestycyjnych, w tym tych związanych z poszczególnymi obwodnicami, które znalazły się w realizowanym programie 100 obwodnic. Take informacje są przez nas publikowane.

Szanowni państwo, pytania szczegółowe. Jeżeli chodzi o obwodnicę Gostynia, to jak powiedziałem, jeszcze w tym roku planujemy ogłoszenie przetargu na zaprojektowanie i zbudowanie tej obwodnicy. Jesteśmy wprawdzie w przedostatnim miesiącu roku i zbyt wiele czasu nam nie zostało, ale jestem przekonany, że wielkopolski oddział GDDKiA tak jak z innymi tematami, tak i z tym poradzi sobie doskonale i harmonogram zostanie dotrzymany.

Jeżeli chodzi o obwodnicę Leszna w ciągu drogi krajowej nr 12, to zadanie zostało przekazane w załączniku nr 2, na liście zadań rezerwowych, czyli tych, które będą mogły być realizowane albo po uzyskaniu oszczędności, albo po podjęciu decyzji przez rząd o tym, że program obwodnic jest poszerzony i są wyasygnowane kolejne środki finansowe na to, żeby tych inwestycji zrealizować więcej.

Obwodnica Brzezin w województwie łódzkim – wpisując to zdanie do programu, rozpoczęliśmy prace nad inwestycją. Wcześniej one nie były prowadzone. Jeżeli dobrze pamiętam, to ogłosiliśmy przetarg na wyłonienie wykonawcy, który sporządzi studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe. Myślę, że do podpisania umowy na wykonanie STEŚ wkrótce dojdzie, ale o uzupełnienie tego wątku poproszę jeszcze pana dyrektora Żuchowskiego, który na pewno ma najświeższe informacje na ten temat.

Jeżeli chodzi o potencjalne, ewentualne spekulacje ziemią, terenami, przez które ma przebiegać dana obwodnica czy dana inwestycja drogowa, to musimy się przed takimi spekulacjami chronić niezależnie od tego, czy mamy do czynienia z COVID, wtedy wdrażamy specjalne przepisy, czy też bez ich wdrażania w normalnych warunkach. Myślę, że GDDKiA oraz urzędy wojewódzkie, które w imieniu państwa zajmują się wykupem, mają wprowadzone odpowiednie bezpieczniki w tym zakresie, ale poproszę o wypowiedź na ten temat pana dyrektora Żuchowskiego, który jest z nami na łączach.

Jeśli chodzi o budowę linii kolejowych prowadzących do Centralnego Portu Komunikacyjnego, tzw. szprych, to oczywiście będą one musiały się widzieć z inwestycjami drogowymi, które w najbliższym czasie będą realizowane, ale nie tylko z nimi. Tworzenie studiów korytarzowych, później studiów techniczno-ekonomiczno-środowiskowych, wyłanianie poszczególnych wariantów w miejscach, gdzie te inwestycje będą przebiegały blisko siebie albo gdzie będą się ze sobą przecinały, bo takie sytuacje też mogą mieć miejsce – to wszystko musi być uwzględnione, te zadania muszą się widzieć i muszą być przygotowane w taki sposób, żeby się ze sobą łączyły, a nie żeby ze sobą kolidowały.

To chyba wszystkie pytania, które sobie zanotowałem. Przepraszam, jest jeszcze kwestia umownie nazwana przez pana posła Jońskiego zachodnią obwodnicą Łodzi. Dla nas jest to de facto ciąg drogi ekspresowej S14. Ta inwestycja jest realizowana w ramach programu budowy dróg krajowych 2014–2023. W ostatnich dniach zapadła decyzja i pan minister Andrzej Adamczyk podpisał aneks do tego programu inwestycyjnego. W ramach tego aneksu sfinansujemy budowę węzła Teofilów, tak że…

Poseł Dariusz Joński (KO):

Jeśli można, to uzupełniające pytanie, panie ministrze. Dostaliśmy informację, że…

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Chcemy to wybudować, żeby połączyć łódzką aglomerację i tereny Aleksandrowa Łódzkiego drogą ekspresową S14, chociaż oczywiście w ramach porozumienia pewna część tej inwestycji leży po stronie samorządu łódzkiego. Samorząd ma obowiązek dostosowania dróg, które doprowadzają do tego węzła, do określonych parametrów, które będą w stanie przenosić proponowane i nakreślone natężenie ruchu.

Jeżeli chodzi o to, jak wygląda współpraca z firmą Stecol, która realizuje północny odcinek S14, to o podanie tych szczegółów, jeżeli nimi w tej chwili dysponuje, poproszę pana dyrektora Żuchowskiego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Są pytania uzupełniające. Pan poseł Dariusz Joński, proszę bardzo.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Panie ministrze, chciałbym dopytać, dlatego że państwo, jak słyszymy, podjęliście teraz decyzję o dodatkowym węźle, to znaczy on był już przewidziany, później rząd się z tego wycofał, a teraz, jak rozumiem, przywraca węzeł Teofilów – i bardzo dobrze, bo on jest bardzo ważny. Ale ja mam pytanie, dlaczego z tego węzła będzie się można kierować tylko w kierunku Aleksandrowa, a nie Łodzi. Traktuję to jak pewną złośliwość dla miasta, bo ten węzeł i ta droga jest jednak obwodnicą Łodzi i nie rozumiem, dlaczego z tego węzła nie będzie się można dostać w kierunku trzeciego co do wielkości miasta w Polsce. Cieszę się, że można będzie pojechać w kierunku Aleksandrowa, ale dlaczego nie będzie można pojechać w kierunku Łodzi?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pani poseł Pawliczak.

Poseł Karolina Pawliczak (Lewica):

Panie ministrze, panie dyrektorze, być może to pytanie może zostać skierowane do obu panów. Plany są dość ambitne. Bardzo dziękuję za szczegółowe przedstawienie informacji, natomiast ja chciałabym się dowiedzieć, czy panowie widzicie zagrożenia w kwestii przedkładanego harmonogramu prac. Pomijam oczywiście fakt naturalnych odwołań, które w procesie inwestycyjnym zawsze mogą się zdarzyć, ale czy są jakieś słabe punkty? Mam na myśli naturalnie drogę nr 25, czyli obwodnicę dla miasta Kalisza.

Drugie pytanie. Czy mam rozumieć, że do końca roku – bo tak zrozumiałam tę perspektywę czasową, ale być może ten czas będzie dłuższy – poznamy najbardziej optymalny wariant, jeśli chodzi o kwestię tej inwestycji?

I trzecia sprawa, o której państwo też już wspominaliście, czyli perspektywa sześciu lat – zakładam, że to może się jednak przesunąć w realizacji i będzie to około ośmiu lat, jeśli chodzi o zakończenie budowy obwodnicy miasta Kalisza. Czy coś można tu przyspieszyć? Wydaje się, że jest to jednak spory odstęp czasowy. Dla tego miasta czas jest naprawdę istotny. Jak zaznaczyłam w uzasadnieniu wniosku, obwodnica jest dla Kalisza niezmiernie ważna, niezmiernie istotna. Czy na jakimś etapie możemy przyspieszyć? To jest bezpośrednie pytanie. Wiem, że niełatwe, ale bardzo proszę o informację.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan poseł Szczepański.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Mam tylko pytanie do pana ministra dotyczące obwodnicy Leszna, ponieważ powiedział pan, że ona jest na liście rezerwowej. Czy nie przewidujecie państwo podjęcia jakichś wstępnych prac, powiedzmy – studium wykonalności, na wypadek, gdyby okazało się, że którejś z obwodnic nie da się zrealizować, tak żeby mieć już przygotowaną dokumentację pod tę rezerwową inwestycję?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Jeszcze pani poseł Gill-Piątek.

Poseł Hanna Gill-Piątek (niez.):

Do pytania o koordynację z inwestycjami związanymi z CPK. Ja pytałam, czy państwo już prowadzicie taką koordynację, a nie o to, czy te inwestycje muszą się widzieć – bo wiadomo, że one muszą się widzieć.

Druga rzecz, o którą chciałam zapytać, jest następująca: czy w sprawie druku 683, w którym jest zapis ułatwiający spekulację gruntami, państwo działaliście czy nie działaliście? Prosta odpowiedź: tak czy nie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Ja też mam pytanie, bardzo krótkie. Czy planują państwo bądź dopuszczają możliwość aktualizacji programu budowy obwodnic? Chodzi mi szczególnie o zapomnianą obwodnicę Sępólna i Kamienia Krajeńskiego. W 2015 r. był ogłoszony przetarg na STEŚ i do dzisiaj, na dobrą sprawę, niewiele tam się wydarzyło, a prawda jest taka, że ta obwodnica mogłaby być już oddana do użytku.

Proszę, panie ministrze. To były wszystkie pytania, bowiem zgłoszeń z zewnątrz nie mamy.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuję, panie przewodniczący. Kwestia Łodzi. Jak powiedziałem wcześniej, w ramach porozumienia miasto Łódź również ma do wykonania pewne obowiązki. I z tego co wiemy, taka sytuacja była w ostatnich dniach przed podpisaniem aneksu do programu inwestycyjnego, który pozwala na budowę węzła Teofilów – nie zostały wykupione pewne grunty, które służyłyby do połączenia drogi dojazdowej z węzła z drogą, która leży w gestii miasta Łodzi. Więcej szczegółów na ten temat może podać pani dyrektor Agnieszka Krupa, która długo tę sprawę analizowała. Tak więc jeśli będzie potrzeba, poproszę o uzupełnienie panią dyrektor.

Kwestia Kalisza i zagrożenia terminów. Jak powiedziałem w moim pierwszym wystąpieniu, terminy mogą się opóźnić ze względu na odwołania czy to od decyzji środowiskowej, czy to w skutek wydłużonego procesu uzyskiwania ZRID, czy to ze względu na odwołania od rozstrzygnięcia przetargowego. To są czynniki niezależne od Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Mam serdeczną prośbę do państwa samorządowców, aby w rozmowach ze społeczeństwem, z mieszkańcami czy to Kalisza, czy miejscowości i gmin, które znajdą się na przebiegu wyłonionego w przyszłości wariantu, jednak tłumaczyć konieczność zbudowania tej drogi. Wiem, że bardzo często jest tak, że nie ma rozwiązań idealnych. Budowa nowej drogi zawsze komuś komplikuje życie

i otoczenie, pojawia się bowiem nowy element, który do tej pory nie występował. Jeżeli jednak uda nam się unikać odwołań i protestów, to ta droga powstanie w harmonogramie przez nas założonym. To jest harmonogram realny, ani optymistyczny, ani pesymistyczny. Oceniamy go jako realny do wykonania, ale musicie nam państwo w tym pomóc. Musimy ograniczyć odwołania i protesty, musimy się skupić na współpracy z poznańskim oddziałem GDKKiA, a także z firmą, która teraz wykonuje studium techniczno -ekonomiczno-środowiskowe, aby ten dokument, zakończony wyłonieniem wariantu i wnioskiem o decyzję środowiskową, został sporządzony jak najszybciej.

Pan dyrektor Napierała powiedział o tym, że wychodząc naprzeciwko pewnym głosom ze strony samorządowej, burmistrza Nowych Skalmierzyc, weryfikuje kwestię wariantu, dokonuje delikatnej korekty, ale na to też potrzebny jest czas i dodatkowa liczba tygodni lub miesięcy, a to wszystko wpływa na całość harmonogramu. Podkreślam jednak, że przyjęty przez nas harmonogram jest realny, i mam nadzieję, że wszyscy, wspólnymi siłami doprowadzimy do tego, że zostanie on wykonany. Już w tej chwili dziękuję panu prezydentowi Kalisza za współpracę, za zrozumienie i za współdziałanie w tej materii i w zakresie budowy obwodnicy Kalisza.

Jeżeli chodzi o spekulacje gruntami, to jest subiektywna opinia pani poseł. Ani w tej ustawie, na którą pani poseł się powołuje, ani w każdej innej ustawie nie widzę jakichś zagrożeń, jeśli chodzi o spekulację gruntami. Powtarzam jeszcze raz, GDDKiA oraz urzędy wojewódzkie mają wprowadzone pewne mechanizmy i procedury, które zapobiegają tego typu procederom. Za każdym razem naprawdę dochowujemy maksymalnej rzetelności i staranności, aby uniknąć strat związanych ze sztucznym podniesieniem wartości gruntów, które są wykorzystywane pod cele inwestycyjne. Do oszacowania wartości tych gruntów dobierani są niezależni eksperci, niezależni rzeczoznawcy, którzy na podstawie obiektywnych danych oceniają wartość gruntów. Ich wycena służy później do tego, aby wykupić tereny potrzebne pod inwestycje.

Jeżeli chodzi o pytanie pana przewodniczącego, to poprosiłbym o powtórzenie, o jakie drogi obwodowe chodzi?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Sępólno i Kamień Krajeński, panie ministrze. To są dwa miasta, ale jedna inwestycja.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

W mojej ocenie, ale mówię to z pamięci, więc poproszę o potwierdzenie, obydwie inwestycje znajdują się chyba w ramach programu budowy dróg krajowych i mają zapewnione finansowanie rzeczowe, dlatego nie chcieliśmy ich przekładać do programu budowy 100 obwodnic, bo byłoby to sztuczne działanie z naszej strony. Skoro są one ujęte w innym programie i mają zapewnione finansowanie, to będą realizowane w ramach programu budowy dróg krajowych na lata 2014–2023. Poproszę jednak o potwierdzenie tego faktu przez pana dyrektora Tomasza Żuchowskiego, którego proszę także o wyjaśnienie czy też podanie bardziej szczegółowych informacji na temat procesu wykupu gruntów i uniknięcia ewentualnych spekulacji, które w tym procesie mogą się pojawić.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jeszcze pan poseł Szczepański, tylko proszę o włączenie mikrofonu.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Panie ministrze…

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Poseł Szczepański pytał o prace przygotowawcze, jeśli chodzi o obwodnice, które znalazły się na liście rezerwowej, żeby po ewentualnej decyzji mieć już przygotowaną jakąś dokumentację, żeby można z tymi inwestycjami szybko iść dalej. Tak, mamy taki zamiar. W roku bieżącym został niestety przerwany proces mierzenia natężenia ruchu na drogach krajowych, zresztą na drogach samorządowych również. Kiedy wrócimy do tego procesu, tzn. kiedy będziemy mieli najświeższe dane w tym zakresie, wytypujemy inwestycje, dla których prace przygotowawcze będą mogły być rozpoczęte, żeby później móc już przystąpić do ich realizacji. Zobaczymy, jak natężenie ruchu wyjdzie na drodze kra-

jowej nr 12, na wlocie i wylocie z Leszna. Myślę, że to może być przeważający argument, jeśli chodzi o dobór inwestycji z listy rezerwowej.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Panie pośle Szczepański, czas na zadawanie pytań już był. Czy pan dyrektor Żuchowski chce coś dodać do wypowiedzi ministra?

Pełniący obowiązki generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad Tomasz Żuchowski:

Dzień dobry, witam pana przewodniczącego, pana ministra i państwa parlamentarzystów uczestniczących w dzisiejszym posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Jeżeli można, to chciałbym zabrać głos w kilku kwestiach, zgodnie z tym, co zostało przez ministra na mnie scedowane.

W dyskusji pojawiło się kilka wątków, z przewodnim, którym jest realizacja programu 100 obwodnic. Jak zostało już powiedziane, program ten jest realizowany przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. Staramy się na bieżąco podawać wszystkie informacje na stronie internetowej i poprzez media społecznościowe. Ostatnia nowelizacja była 1 września, a wczoraj w social mediach zostały opublikowane dwie najnowsze informacje. Myślę, że kompleksowa informacja ukaże się także po dzisiejszym spotkaniu. Mieliśmy na dziś przygotowaną prezentację z tym programem, komplementarną z poszczególnymi aspektami każdego z województw osobno. Wsłuchując się w głosy państwa parlamentarzystów, zamieścimy tę prezentacje w dniu dzisiejszym na naszej stronie internetowej. Tam będzie wszystko dokładnie opisane, w którym miejscu jesteśmy z poszczególnymi tematami. To jest pierwsza kwestia.

Przechodząc teraz do wątków, które zostały zarysowane w dyskusji, to pani poseł Gill-Piątek pytała m.in. o kwestię współpracy z CPK. Pragnę wskazać, że współpracujemy ze sobą od samego początku. Udokumentowaliśmy to podpisaniem ogólnego porozumienia 11 marca tego roku. Służy ono temu, aby wspólne działania były koordynowane od samego początku prac planistycznych. To się dzieje na bieżąco. Znajdujemy się w ścisłym kontakcie z pracownikami CPK. Dbamy o to, aby nasze ciągi się nie krzyżowały i żeby sobie nie przysparzać później problemów realizacyjnych. Jak powiedziałem, to się już dzieje.

Kolejna rzecz, jeśli chodzi o kwestę gruntów. Szanowni państwo, mamy ustawę o gospodarce nieruchomościami i mamy system planowania w Polsce i mamy też tzw. spece. Mamy spec drogowy z 2006 r. i ten, nazwijmy to – spec CPK-owy. Gdybyśmy chcieli podjąć współpracę w kwestii wykupu gruntów, to sytuacja wygląda tak, że nasz system, mówię o budowie dróg, bazuje na systemie, nazwijmy go, wykupu daleko zaawansowanego, to znaczy kiedy wszyscy generalnie już wiedzą, gdzie ta droga będzie. Dopiero wówczas, po uzyskaniu prawomocnej decyzji ZRID, następuje ten wykup. Do tego czasu ta tzw. spekulacja gruntów, jak państwo nazywacie to zjawisko, może występować i nie oszukujmy się – żadne przepisy prawa tego nie zabraniają. Na dzień dzisiejszy tak się rzeczywiście dzieje, że po ZRID rzeczoznawcy powoływani jako biegli przez wojewodów wyceniają te nieruchomości. Do tego momentu cena danego gruntu na pewno rośnie, bez względu na to, czy jest to działka rolna, nieużytek, czy działka zabudowana. To jest pierwsza rzecz.

Pragnę też zauważyć, że ustawa CPK-owa, ta z ubiegłego roku, tę spekulację tamuje nieco wcześniej. Na pewno jest tutaj duże wyzwanie legislacyjne. Jeśli państwo parlamentarzyści uznacie za stosowne z punktu widzenia gospodarczego, żeby składając wniosek o decyzję środowiskową z rekomendowanym wariantem, zablokować możliwość sprzedaży odpowiednich gruntów, to na pewno trochę zeszłyby one z ceny. Wskażę tylko, że średnio 20% kosztów inwestycji związanej z budową kilometra drogi stanowi wykup gruntów. To tyle na ten temat, jeśli miałbym przedstawić moją opinię.

Co do poszczególnych inwestycji, o których mówiono, Sępólno Krajeńskie i kwestia DK20 na tym obszarze nie jest w programie 100 obwodnic. Mamy inne obwodnice, na które zostanie za chwilę ogłoszony przetarg. Jeśli chodzi o Sępólno Krajeńskie, to jesteśmy na etapie koncepcji i dyskutujemy z projektantami o geologii. Zależy nam na zamknięciu tego projektu, trwa tutaj dyskusja merytoryczna, ale firma projektowa nie chce tej geologii zrobić. Staramy się, kolokwialnie mówiąc, docisnąć temat, aby ten obszar wreszcie zamknąć. Wszędzie jednak chodzi o pieniądze. Jeżeli coś nie jest odpo-

wiednio wycenione, to potem zazwyczaj toczą się takie dyskusje. Sprawa się jednak toczy i liczę na to, że w najbliższych miesiącach zostanie zakończona.

Kolejna kwestia, która została poruszona, jeśli chodzi o poszczególne województwa, to Brzeziny w województwie łódzkim. Tutaj mamy przetarg na studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe i będziemy starali się wybrać wykonawcę. Jak wiemy, wymaga to rzetelnej oceny. Uczymy się na błędach i mamy doświadczenia z historii, że wybranie wykonawcy i podpisanie umowy nie daje nam jeszcze gwarancji wykonania zdania. Będziemy się starali wszystko robić z głową i bez zbędnej zwłoki. To się oczywiście dzieje, podobnie jak w przypadkach innych obwodnic.

Poruszony został jeszcze, poza obwodnicą Kalisza i możliwością wejścia do tego miasta, temat węzła Teofilów. Jak wiemy, jest zgoda ministra na realizację tego węzła. Diabeł jak zwykle tkwi w szczegółach. Pamiętamy przecież, że w 2005 r. (a więc 15 lat temu) zostało podpisane porozumienie, które obie strony, mam tu na myśli GDDKiA reprezentowaną przez Skarb Państwa i samorząd Łodzi, determinowało do pewnych działań i teraz szkopuł w tym, żebyśmy budując węzeł Teofilów i podejmując negocjacje z wykonawcą, mieli pewność, że stosowne ulice – mówię tutaj przede wszystkim o ul. Szczecińskiej – zostaną przez miasto rozbudowane, żebyśmy po zbudowaniu węzła mieli odprowadzenie na drogach miejskich. Jeżeli tak się stanie – wymianę korespondencji i starania w tym celu z miastem Łodzią czynimy – to wówczas mamy otwartą formułę, żeby rozszerzyć koncepcję budowy tego węzła.

Padły też pytania dotyczące współpracy z chińską firmą Stecol. Jak wiemy, jesteśmy dzisiaj największym placem budowy w Europie. To przyciąga wiele firm, różnych, z całego świata. Mamy tego świadomość. Szczerze trzeba jednak powiedzieć, że nie mamy narzędzi czy instrumentów prawnych, które pozwalałyby to jakoś ważyć w kolejnym etapie. Polska jest najbardziej liberalnym rynkiem na scenie europejskiej, jeśli chodzi o zamówienia publiczne. Jeżeli chodzi o firmę Stecol, to powiem tak: od początku kontraktu staramy się ich pilnować, na bieżąco spotykamy się z zarządem tej firmy, w różnych konfiguracjach, żeby – jak by to powiedzieć – szczególnie asystować temu tematowi. Wiemy, że nie możemy się na nim przewrócić. Od początku artykułuję to prezesom tej firmy. Co więcej, wysyłałem już dwukrotnie pisma do ambasadora Chin w tej sprawie, informując go o postępach w realizacji kontraktu i prosząc go o wsparcie w monitorowaniu chińskiej firmy, aby niechlubne doświadczenia z lat poprzednich skutecznie zmazać pozytywną realizacją tego kontraktu. Dopowiem jeszcze, że firma Stecol została przywrócona przez Krajową Izbę Odwoławczą na jednym ze środkowych odcinków autostrady A2, między Mińskiem Mazowieckim a Siedlcami. W tym momencie jesteśmy na etapie weryfikacji dokumentacji z podmiotem chińskim. Tak wygląda sytuacja. Na dziś nikogo nie przekreślamy i na pewno będziemy czynili starania, żeby żadne uprzedzenia w GDDKiA nie wpływały na bieżącą realizację kontraktów. Jeżeli będzie się działo coś niepokojącego i będziemy potrzebowali pomocy lub wsparcia z góry, to na pewno o nie się zwrócimy.

To tyle z mojej strony. Bardzo dziękuję za możliwość wypowiedzenia się.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny. Zamykam posiedzenie Komisji.